

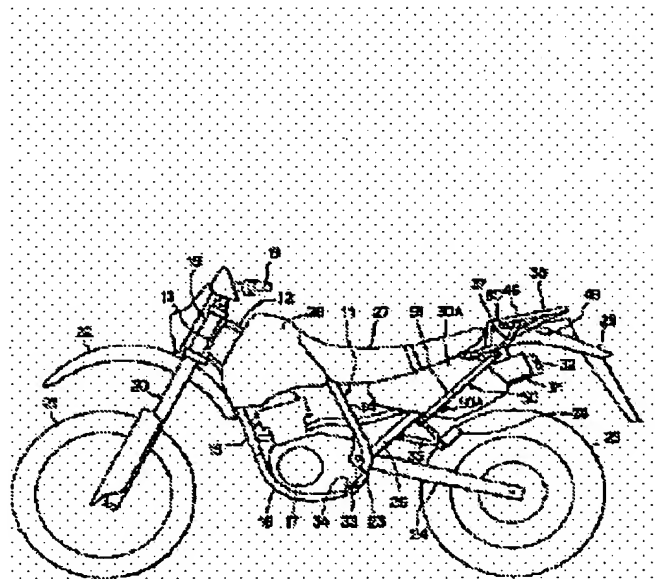
JP5270465**Patent number:** JP5270465**Publication date:** 1993-10-19**Inventor:****Applicant:****Classification:****- international:** **B62J1/28; B62J23/00; B62J1/00; B62J23/00; (IPC1-7):**
B62J23/00; B62J1/28**- european:****Application number:** JP19920071234 19920327**Priority number(s):** JP19920071234 19920327

Report a data error here

Abstract of JP5270465

PURPOSE:To protect car equipment parts at the time of a car upset as well as to improve the restorability at the time of the upset.

CONSTITUTION:In this motorcycle, a front wheel 21 and a rear wheel 25 are set up in the front lower part and the rear lower part of a body frame 11 respectively, and various parts are equipped in this body frame. In this constitution, a side guard 51 is set up in an upper part of the rear wheel as bulged to the outside of a car, and a front end of this side guard is clamped tight together with a pillion footrest setting stay 35 nearby the car center and clamped to a seat pillar 26, thus the rear end is attached to a spot just under a rear carrier 38 set up in the rear upper position of the car.

**BEST AVAILABLE COPY**Data supplied from the **esp@cenet** database - Worldwide

(19)日本国特許庁(JP)

(12) 公開特許公報(A)

(11)特許出願公開番号

特開平5-270465

(43)公開日 平成5年(1993)10月19日

(51)Int.Cl. ⁵	識別記号	庁内整理番号	FI	技術表示箇所
B 6 2 J 23/00	Z			
1/28	C			

審査請求 未請求 請求項の数2(全 8 頁)

(21)出願番号 特願平4-71234

(22)出願日 平成4年(1992)3月27日

(71)出願人 000002082

スズキ株式会社

静岡県浜松市高塚町300番地

(72)発明者 夏目 哲治

静岡県浜松市高塚町300番地 スズキ株式会社内

(72)発明者 大石 哲也

静岡県浜松市高塚町300番地 スズキ株式会社内

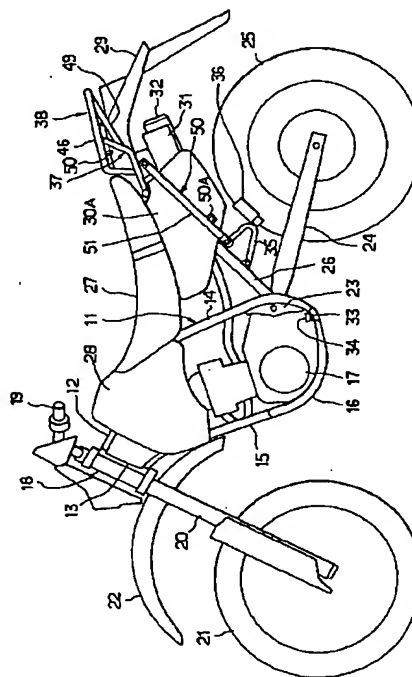
(74)代理人 弁理士 波多野 久 (外1名)

(54)【発明の名称】 自動二輪車のサイドガード

(57)【要約】

【目的】車両転倒時に車両装備部品を保護し、かつこの転倒時における車両引上げ性を向上させるようにしている。

【構成】車体フレーム11位置の前方下部および後方下部に前輪21および後輪25がそれぞれ配置され、上記車体フレームに各種の部品が装備された自動二輪車において、上記後輪上方にサイドガード51が車両の外方へ膨出して設置され、このサイドガードの前端部が車両中央寄りのペリオンフートレスト取付ステー35と共締めされてシートピラー26に固定され、後端部が車両後上位位置に設置されたリアキャリア38の直下に取り付けられたものである。



【特許請求の範囲】

【請求項1】 車体フレームの前方下部および後方下部に前輪および後輪がそれぞれ配置され、上記車体フレームに各種の部品が装備された自動二輪車において、上記後輪上方にサイドガードが車両の外方へ膨出して設置され、このサイドガードの前端部が車両中央寄りに、後端部が車両後上位置にそれぞれ取り付けられたことを特徴とする自動二輪車のサイドガード。

【請求項2】 自動二輪車の車両後上端にリアキャリアが、車両中央寄りにピリオンフートレストがそれぞれ配置され、サイドガードの前端部が上記ピリオンフートレスト近傍に、後端部が上記リアキャリア近傍にそれぞれ取り付けられた請求項1記載の自動二輪車のサイドガード。

【発明の詳細な説明】

【0001】

【産業上の利用分野】 この発明は、主に自動二輪車の後部を保護する自動二輪車のサイドガードに関する。

【0002】

【従来の技術】 一般に、自動二輪車では、車体フレームの前方下部に前輪が、後方下部に後輪がそれぞれ配置されており、車体フレームにはエンジンの他にもエアクリーナ、キャブレタおよびバッテリー等の各種の部品が装備されている。

【0003】

【発明が解決しようとする課題】 ところが、オフロード型やデュアルパーパス型の自動二輪車はオフロード走行用の車両であるため、転倒する機会が多く、このとき車両装備部品が損傷するおそれがある。

【0004】 この発明は、上述の事情を考慮してなされたものであり、車両転倒時に車両装備部品を保護し、かつこの転倒時の車両引上げ性を向上させることができる自動二輪車のサイドガードを提供することを目的とする。

【0005】

【課題を解決するための手段】 この発明は、車体フレームの前方下部および後方下部に前輪および後輪がそれぞれ配置され、上記車体フレームに各種の部品が装備された自動二輪車において、上記後輪上方にサイドガードが車両の外方へ膨出して設置され、このサイドガードの前端部が車両中央寄りに、後端部が車両後上位置にそれぞれ取り付けられたものである。

【0006】

【作用】 したがって、この発明に係る自動二輪車のサイドガードによれば、サイドガードが、車両の後部に外方へ膨出して設置されたので、車両転倒時に車両装備部品を保護できると共に、車両転倒時にライダーはこのサイドガードに手を掛けることによって車両を容易に引き上げることができる。これらの効果は、自動二輪車がオフロード車やデュアルパーパス車である場合に特に有益であ

る。

【0007】

【実施例】 以下、この発明の実施例を図面に基づいて説明する。

【0008】 図1および図2は、この発明に係る自動二輪車のサイドガードの一実施例のレフトサイドガードおよびライトサイドガードを適用した自動二輪車を示すそれぞれ左側面図および右側面図である。

【0009】 図1および図2に示す自動二輪車の車体フレーム11は、セミダブルクレドルフレームである。この車体フレーム11のフレームメインチューブ12の前端部にヘッドパイプ13が固着され、後端部に左右2本のボディチューブ14が固着される。また、ヘッドパイプ13にはダウンチューブ15が固着されて下方へ延在され、このダウンチューブ15の下端部に、左右2本のロアチューブ16が接続される。ロアチューブ16は車両後方へ延び、ボディチューブ14の下端部に固着される。これらフレームメインチューブ12、ボディチューブ14、ダウンチューブ15およびロアチューブ16に囲まれた空間にエンジン17が搭載される。

【0010】 上記ヘッドパイプ13には、ステアリングシャフト（図示せず）を介してフロントフォークアセンブリ18が、左右方向に回転可能に支持される。このフロントフォークアセンブリ18の上部にハンドルバー19が取り付けられる。また、フロントフォークアセンブリ18のフロントフォーク20の下端部に、前輪21が回転自在に軸支される。符号22はフロントフェンダを示す。

【0011】 また、ボディチューブ14の下部にスイングアームピボット部23が設置され、このスイングアームピボット部23にスイングアーム24が上下方向に揺動自在に支持される。スイングアーム24の自由端部に、後輪25が回転自在に軸支される。スイングアーム24は、図示しないリアクッションユニットによって車体フレーム11に緩衝懸架される。また、後輪25は、エンジン17の駆動力により、図示しない駆動チェーンを介して回転駆動される。

【0012】 ボディチューブ14の上端部に、図示しない左右2本のシートレールが固着され、このシートレールがシートピラー26により支持される。シートレールによってシート27が支持される。このシート27の前方に、フレームメインチューブ12に支持されたフューエルタンク28が配置される。また、シート27の後方にリアフェンダ29が配置され、シート27の下方にフレームレフトカバー30Aおよびフレームライトカバー30Bがそれぞれ設置される。このフレームレフトカバー30Aによってツールホルダ31の一部や図示しないバッテリー等が、フレームライトカバー30Bによってマフラ32の一部等がそれぞれカバーされる。

【0013】 車体フレーム11のロアチューブ16に、

フートレストブラケット33を介してライダフートレスト34が設置される。また、シートピラー26には、U字形状のピリオンフートレスト取付ステー35が設置され、このピリオンフートレスト取付ステー35にピリオンフートレスト36が取り付けられる。さらに、図示しないシートレールには、リアフェンダ29を跨ぐようにしてスタンドグリップ37が設置され、このスタンドグリップ37にリアキャリア38が一体化される。

【0014】つまり、まず、スタンドグリップ37は、図3および図4に示すように、平面視コ字形状で、側面視略L字形状のスタンドグリップチューブ39の両端部にスタンドグリップボス40が固着されたものである。これらのスタンドグリップボス40が左右2本のシートレールにそれぞれ固着される。また、スタンドグリップチューブ39の車両左右方向寸法（幅）は、リアフェンダ29の幅と略同一寸法に設定されて、従来のスタンドグリップチューブ2と同部品が用いられる。このようなスタンドグリップ37は、スタンド使用時に、ライダが車両の後部を支持するために使用される。

【0015】スタンドグリップチューブ39には、車両左側にツールホルダブラケット41が固着される。このツールホルダブラケット41にはサイドガード取付孔42およびホルダ取付孔43が形成され、このホルダ取付孔43を用いて前述のツールホルダ31（図1）がボルト固定される。また、スタンドグリップチューブ39の車両左側には、サイドガードブラケット44が固着され、このサイドガードブラケット44にサイドガード取付孔45が穿設される。

【0016】次に、リアキャリア38は、スタンドグリップ37のスタンドグリップチューブ39に固着されて車両後方へ延びたキャリアメインチューブ46にキャリアフロントチューブ47およびキャリアインナチューブ48を固着し、さらにキャリアサポートチューブ49を設置したものである。

【0017】キャリアメインチューブ46は、平面視コ字形状で、側面視L字形状に構成される。このキャリアメインチューブ46は、車両左右方向寸法（幅）がスタンドグリップ37のスタンドグリップチューブ39の幅よりも大きく、外側へ拡大して形成されている。これにより、リアキャリア38の荷台面積が増大される。また、このキャリアメインチューブ46の下面に荷掛けフック50が複数固着されている。

【0018】キャリアフロントチューブ47は、キャリアメインチューブ46の前方部に掛け渡されて固着されたものである。また、キャリアインナチューブ48は、キャリアメインチューブ46の後端部とキャリアフロントチューブ47との間に掛け渡されて固着されたものである。このキャリアインナチューブ48は複数本あり、長手方向中央位置Cで、スタンドグリップチューブ39の後端上部に固着されている。

【0019】キャリアサポートチューブ49は、キャリアメインチューブ46の後端部とスタンドグリップチューブ39の後部立上り部とを連結するものであり、左右に1本ずつ計2本設けられる。これらのキャリアサポートチューブ49は、図4に示すリアキャリア38の側面視において、キャリアメインチューブ46に対し斜めに配置されて、リアキャリア38の強度を向上させる。

【0020】さて、図1および図2に示すように、車両の後輪25上方にレフトサイドガード51がフレームレフトカバー30Aを跨ぐようにして、ライトサイドガード52がフレームライトカバー30Bを跨ぐようにして、それぞれ前方部を下方へ傾斜させるように配置される。

【0021】レフトサイドガード51は、図5および図6に示すように、レフトガードチューブ53の上端部に前端プレート54および後端プレート55が固着されたものである。レフトガードチューブ53は、前端プレート54および後端プレート55から立ち上がり、両端部付近で湾曲して図6における水平状態に延在したものである。さらに、このレフトガードチューブ53は、前端プレート54近傍にフック50が、後端プレート55近傍にU字形フック50Aがそれぞれ固着されている。また、前端プレート54にはステー取付孔56が、後端プレート55にはブラケット取付孔57がそれぞれ穿設される。

【0022】レフトサイドガード51の後端プレート55は、図4に示すリアキャリア38の直下に位置したツールホルダブラケット41に、ブラケット取付孔57およびサイドガード取付孔42にボルトを挿通して、図1に示すようにボルト固定される。また、レフトサイドガード51の前端プレート54は、車両中央寄りに位置したピリオンフートレスト取付ステー35と共にシートピラー26にボルトを用いて共締めされる。このレフトサイドガード51の取付状態では、レフトサイドガード51は、フレームレフトカバー30Aから所定距離だけ離れて車両外方へ膨出しているため、このフレームレフトカバー30Aにカバーされた部品およびその周辺の部品を、車両転倒時に保護する。

【0023】一方、ライトサイドガード52は、図7および図8に示すように、ライトガードメインチューブ58の両端部に前端プレート59および長尺状の後端プレート60が固着されたものである。この後端プレート60とライトガードメインチューブ58との間に、ライトガードサポートチューブ61が固着されて掛け渡される。さらに、このライトガードサポートチューブ61とライトガードメインチューブ58との間にも、ライトガードアッパチューブ62が固着されて掛け渡される。

【0024】ライトガードメインチューブ58は、図8および図9に示すように後端プレート60から立ち上がり、D位置で図7に示すように車両斜め下方向へ湾曲し

た後、E位置で車両の斜め前下方方向へ湾曲し、図8に示すように、F位置で前端プレート59の方向へ湾曲して構成される。このライトガードメインチューブ58にも、フック50およびU形フック50Aが固着されている。

【0025】ライトガードサポートチューブ61は、図10に示すように、後端プレート60から立ち上がりG位置で湾曲したL字形状であり、ライトガードメインチューブ58のE位置およびF位置間に固着される。つまり、このライトガードサポートチューブ61は、ライトガードメインチューブ58において後端プレート60からE位置までの形状と略同形状に構成される。また、ライトガードアッパチューブ62は、図7に示すように、H位置で湾曲した略L字形状であり、ライトガードサポートチューブ61のG位置近傍およびライトガードメインチューブ58のF位置近傍にそれぞれ固着される。

【0026】前端プレート59にステー取付孔56が、後端プレート60にブラケット取付孔57がそれぞれ穿設される。前端プレート59は、ステー取付孔56にボルトを挿通することにより、図2に示すように、ピリオンフットレスト取付ステー35と共に、シートピラー26に共締めされる。また、後端プレート60は、図4に示すサイドガードブラケット44に、ブラケット取付孔57およびサイドガード取付孔45にボルトを挿通して、図2に示すようにボルト固定される。このライトサイドガード52の取付状態においても、ライトサイドガード52は、フレームライトカバー30Bから所定距離だけ離れて車両の外方へ膨出し、車両転倒時にフレームライトカバー30Bにカバーされた部品およびその周辺部品が保護される。

【0027】上記実施例によれば、レフトサイドガード51がフレームレフトカバー30Aから外方へ膨出して設置されたので、このレフトサイドガード51により、フレームレフトカバー30Aにカバーされた部品（ツールホルダ31やバッテリー等）およびその周辺部品を車両の転倒から保護することができる。また、ライトサイドガード52も、フレームライトカバー30Bから外方へ膨出して設置されたので、このライトサイドガード52により、フレームライトカバー30Bにカバーされた部品（マフラ32等）およびその周辺部品を車両の転倒から保護できる。

【0028】また、レフトサイドガード51およびライトサイドガード52は、後端プレート55および60が、車両後上部に位置したリアキャリア38の直下にあるスタンドグリップ37に取り付けられて、後端部が前端部より車両上方に配置されたので、転倒した車両の引上げ性を向上させることができる。

【0029】さらに、レフトサイドガード51およびライトサイドガード52にもフック50およびU形フック50Aが固着されたので、キャリア38に荷物を載置し

たとき、ロープの引掛け自由度を向上させることができる。

【0030】また、レフトサイドガード51およびライトサイドガード52は、その前端プレート54および59が直接フレーム11のシートピラー26に固定され、後端プレート55および60がスタンドグリップ37を介して車体フレーム11のシートレールに固定されたことから、レフトサイドガード51およびライトサイドガード52の強度を充分確保することができる。

【0031】また、レフトサイドガード51およびライトサイドガード52は、前端プレート54および59がピリオンフットレスト取付ステー35と共締めされ、後端プレート55がスタンドグリップ37のツールホルダブラケット41に取り付けられたので、レフトサイドガード51およびライトサイドガード52の取付のための専用ステー等が不要となり、コストを低減できると共に、着脱も容易に実施できる。

【0032】

【発明の効果】以上のように、この発明に係る自動二輪車のサイドガードによれば、後輪上方にサイドガードが車両の外方へ膨出して設置され、このサイドガードの前端部が車両中央寄りに、後端部が車両後上位置にそれぞれ取り付けられたことから、このサイドガードによって、車両転倒時に車両装備部品を保護できると共に、この転倒時における車両引上げ性を向上させることができる。

【図面の簡単な説明】

【図1】この発明に係る自動二輪車のサイドガードの一実施例におけるレフトサイドガードおよびライトサイドガードが適用された自動二輪車を示す左側面図。

【図2】図1の自動二輪車の右側面図。

【図3】図1および図2の自動二輪車に設置されたリアキャリアを示す斜視図。

【図4】図3のリアキャリアの左側面図。

【図5】図1に示すレフトサイドガードの拡大正面図。

【図6】図5のVI矢視図。

【図7】図2のライトサイドガードを示す拡大正面図。

【図8】図7のVIII矢視図。

【図9】図7のIX矢視図。

【図10】図7のX-X線に沿う断面図。

【符号の説明】

- 11 車体フレーム
- 25 後輪
- 31 ツールホルダ
- 32 マフラ
- 35 ピリオンフットレスト取付ステー
- 36 ピリオンフットレスト
- 37 スタンドグリップ
- 38 リアキャリア
- 41 ツールホルダブラケット

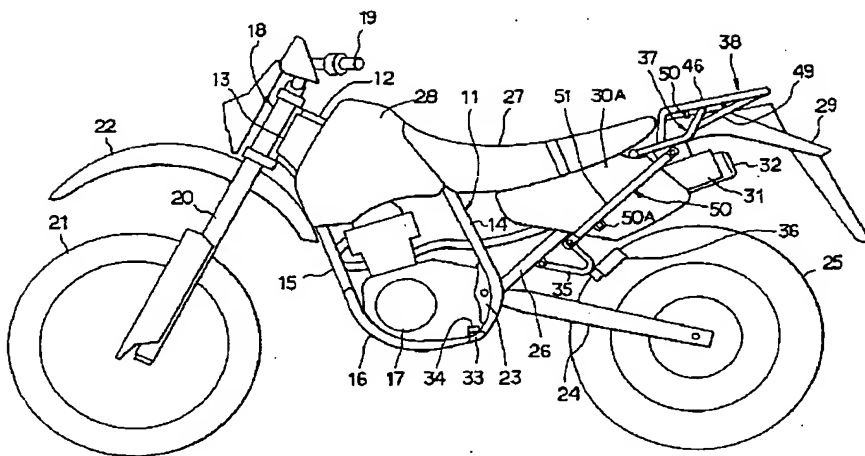
7

8

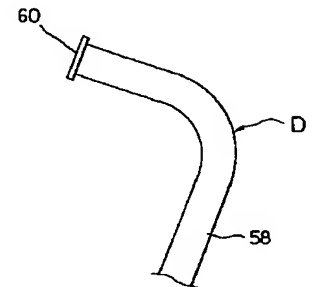
- 4 4 サイドガードブラケット
- 5 1 レフトサイドガード
- 5 2 ライトサイドガード
- 5 3 レフトガードチューブ
- 5 4 前端プレート
- 5 5 後端プレート

- 5 8 ライトガードメインチューブ
- 5 9 前端プレート
- 6 0 後端プレート
- 6 1 ライトガードサポートチューブ
- 6 2 ライトガードアップパチューブ

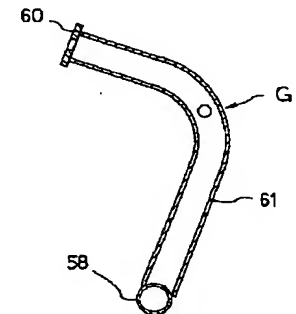
【図1】



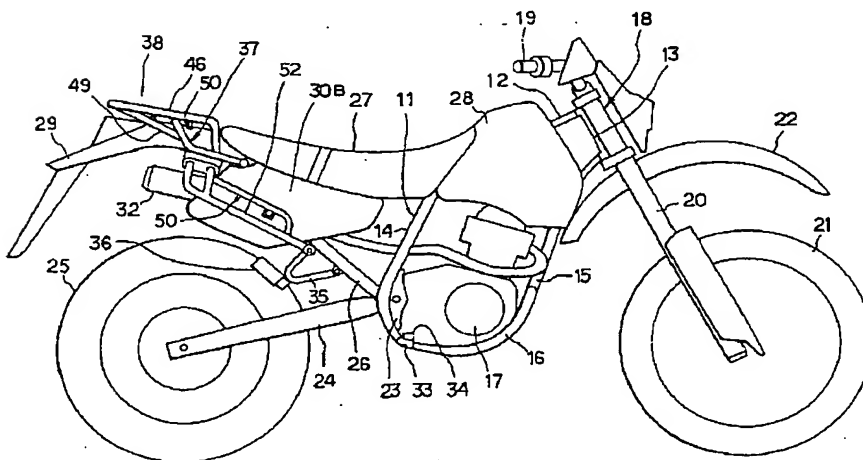
【図9】



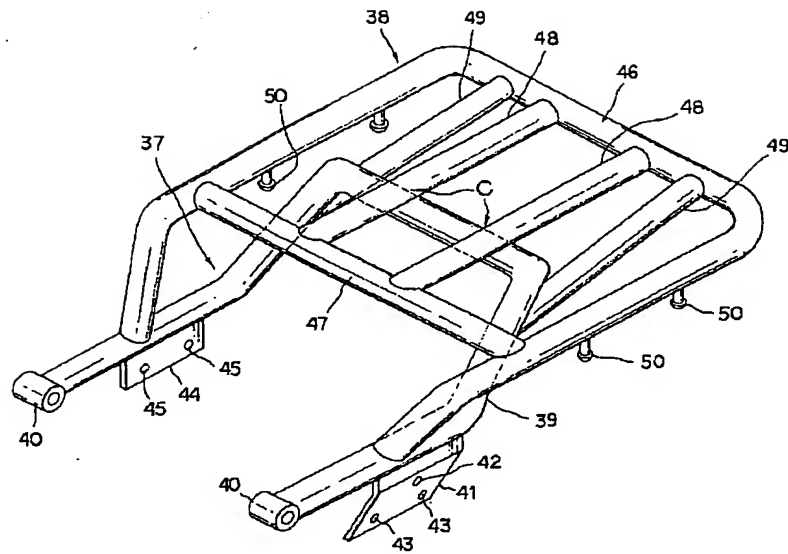
【図10】



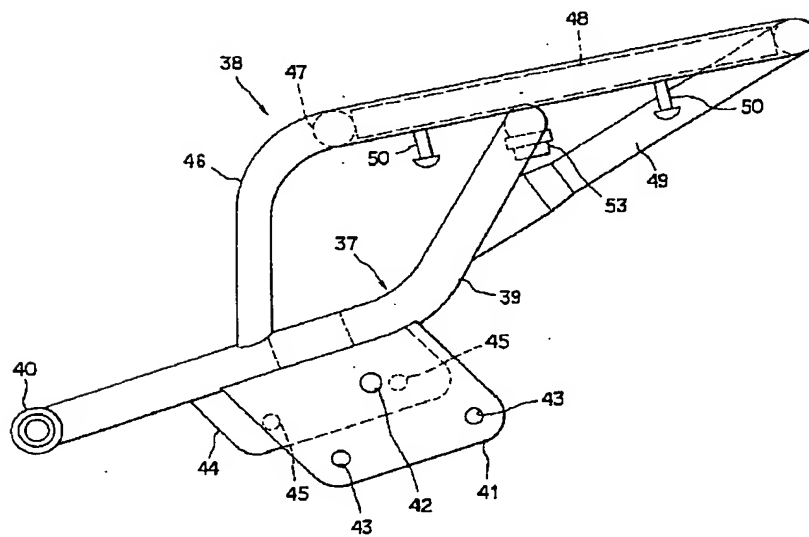
【図2】



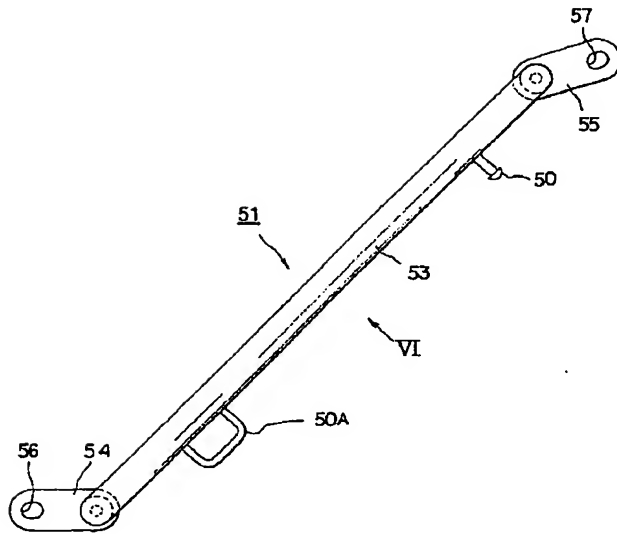
【図 3】



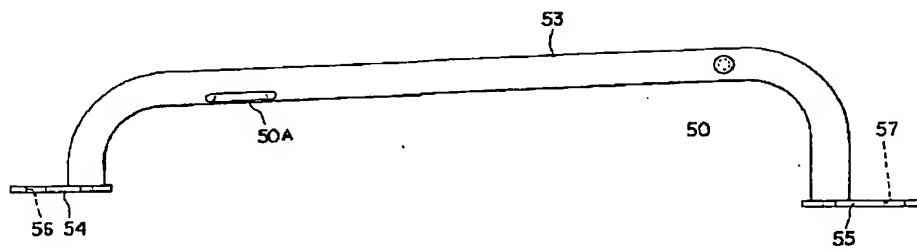
【図 4】



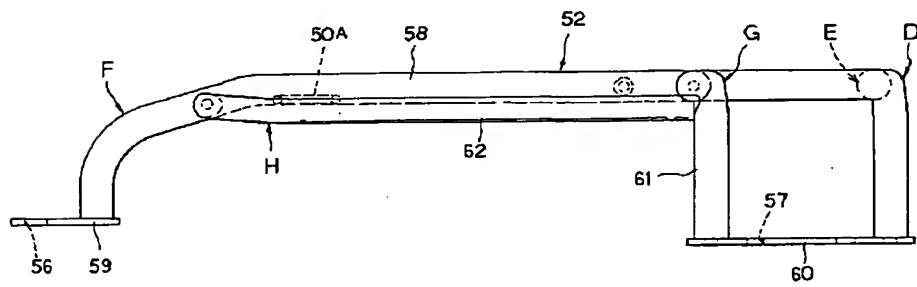
【図5】



【図6】



【図8】



【図7】

